

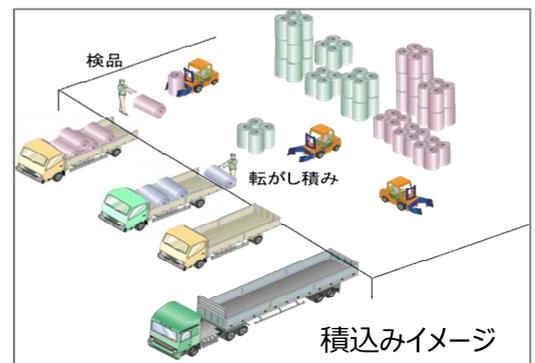
1. 実施者の概要

- 荷主企業：荷主A(製紙メーカー)
東京都に本社をおく大手製紙メーカー。関東・東北方面を中心に西日本向けの出荷も行っている。東北にも他に工場を持ち、輸送はJRコンテナ・内航海運なども活用。
- 運送事業者：運送事業者ア(元受)、運送事業者イ・ウ・エ・オ(4社とも下請)
宮城県に本社をおく荷主の子会社が元請となり、主たる実運送事業者として秋田県の4社が実運送を行う。4社とも荷主Aの製品の輸送については長い実績を持つ。
- 荷種
洋紙及びライナー紙

2. 事業概要

【現状】

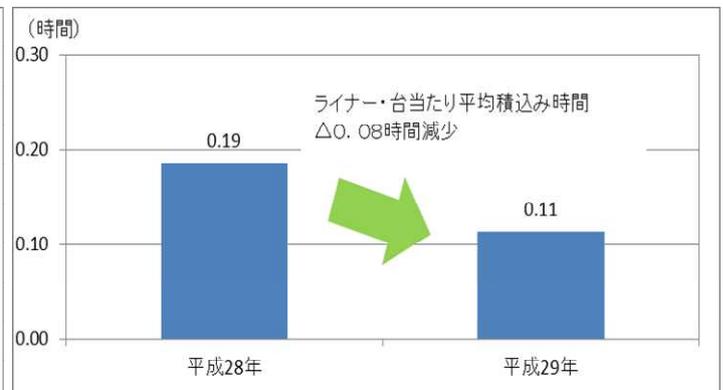
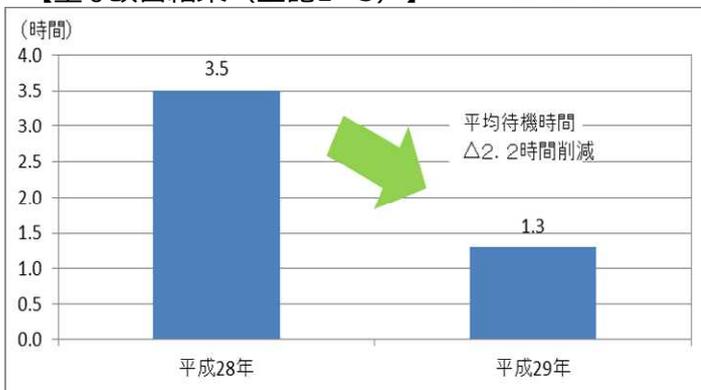
荷主企業Aの工場における受付～指示書受け取りまでの待機時間に時間を要している。過去データ(平成27年10～11月)を分析すると、関東向けライナー便の平ボディ車両については6割以上が2時間以上の待機。



【主な改善事業】

- 1 仕向け先地域別の入庫時間設定により待機時間の削減。(平成29年6月1日～)
- 2 転がし積み用の積込み場所を確保するため、積込み場所に保管してある不良在庫の処分。(平成29年7月中旬実施)
- 3 平ボディの転がし積みの作業時間を短縮するため、別倉庫にシートがけ用安全帯の設置。(平成29年4月1日～)
- 4 一部の方面向けトレーラ積込み作業を午後から午前中に切り替えて実施することで終了時間を早め、他車両に積込みバースを早期に提供。(平成29年6月16日、21日の2回のみトライアルを実施)

【主な改善結果(上記1～3)】



- ・対象事業者：検討会参加4事業者を含む全事業者
- ・比較対象：関東向けライナー便の転がし積み
- ・検証期間：7月祝日(海の日)明けから月末までの2週間、平成28年は対前年同期比
※土日、入門時間、指示書受け取り時間、出門時間等の欠損データは除外
※不良在庫処分終了のち、検証を開始

【改善事業】

3. 課題

- ① 出荷オーダー決定が当日夕方となっており、出荷作業が集中する。
- ② 積込みの受付が先着順のため、午後の積込みであっても午前中に受付・待機しているトラックドライバーも見受けられる。
- ③ 出荷作業の集中等により、積込みバースが不足する時間帯がある。
- ④ 一部の方面向けトレーラは、消費地倉庫への搬入が多く、受入側の判断で出荷オーダーを早めに決定することができ、工場出荷閑散時間帯での作業が可能。

4. 事業内容

- ① 入門表より、受付時刻、出荷指示書受領時刻、ならびに出門時刻を入力し、各車両（車種別・事業者別）が場内に待機する時間を出荷先別に分析。
- ② 関係各社（荷主A、運送事業者アイウエオ）に対し、現在抱えている課題や、作業を行う上での制約等の聞き取りを実施。
- ③ 仕向け先地域別の入庫時間設定により待機時間の削減。
- ④ 転がし積み用の積込み場所を確保するため、積込み場所に保管してある不良在庫の処分。
- ⑤ 平ボディの転がし積みの作業時間を短縮するため、別倉庫にシートがけ用安全帯の設置。
- ⑥ 一部の方面向けトレーラ積込み作業を午前中から実施することで終了時間を早め、他車両に積込みバースを早期に提供。
- ⑦ 高速代に支払いルールの明確化。

5. 結果

- ① 各種事業実施により、積込みバースを十分確保できたことから、関東向けライナー便の転がし積みについては、「待機時間△2.2時間減少」及び「ライナー・台当たりの平均積込み時間△0.08時間（4.8分）減少」。
- ② 高速代の支払いルールの明確化についても、口頭レベルから書面化され、認識の不一致が解消。

6. 荷主企業のメリット

- ① 待機時間短縮に取り組む過程で、倉庫内作業の効率化も検討されたことから、積込み時間の効率化にも結びついた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認できたこと。
- ② 荷主企業の協力により、積込待機時間の短縮に取り組めたこと。